Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/3165

21. 10. 88

Sachgebiet 9241

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 11/2580 Nr. 43 —

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs — KOM(88) 286 endg.
»Rats-Dok. Nr. 6511/88«

A. Problem

Die EG-Kommission will die höchstzulässige Gesamtlast für zweiachsige Lastkraftwagen auf 18 t festsetzen; die zulässige Antriebsachslast soll 11,5 t betragen.

B. Lösung

Zustimmung zu der Vorlage.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß

C. Alternativen

Die Mitglieder der Fraktion der SPD und der Fraktion DIE GRÜNEN lehnen die Vorlage ab.

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, dem anliegenden Entwurf einer EG-Richtlinie bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel zuzustimmen.

Bonn, den 12. Oktober 1988

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Jobst	**Frau Rock**
Vorsitzender	Berichterstatterin

Anlage

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Richtlinie 85/3/EWG [1]) in der Fassung der Richtlinie 86/360/EWG [2]) legt die zulässigen Abmessungen aller zur Beförderung von Gütern bestimmten Fahrzeuge über 3,5 t und die zulässigen Gewichte und Achslasten von fünf- oder sechsachsigen Fahrzeugkombinationen und von Anhängern als Teil von Fahrzeugkombinationen fest.

Das zulässige Gewicht und die zulässige Antriebsachslast zweiachsiger Einzelfahrzeuge sind ebenfalls festzulegen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie des Rates 85/3/EWG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

Die Mitgliedstaaten treffen nach Anhörung der Kommission die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Richtlinie ab folgenden Zeitpunkten nachzukommen:

— für die Anwendung aller Bestimmungen mit Ausnahme von Artikel 4, Anhang II und der Nummern 2.3 und 3.4 von Anhang I ab 1. Juli 1986,

— für die Anwendung von Artikel 4, der Nummer 2.3 von Anhang I und Anhang II ab 1. Januar 1990,

— für die Anwendung der Nummer 3.4 von Anhang I ab 1. Januar 1992.

Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission von den Maßnahmen in Kenntnis, die sie im Hinblick auf die Anwendung dieser Richtlinie ergreifen."

2. In Anhang I wird folgende Nummer eingefügt:

„2.3 Zweiachsige Einzelfahrzeuge 18 t."

3. 3.4 von Anhang I erhält folgende Fassung:

„3.4 Antriebsachse der unter den Nummern 2.2 und 2.3 genannten Fahrzeuge 11,5 t."

Artikel 2

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

[1]) ABl. Nr. L 2 vom 3. Januar 1985, S. 14.
[2]) ABl. Nr. L 217 vom 5. August 1986, S. 19.

Zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 20. Juni 1988 — 121 — 680 70 — F — Ve 174/88.

Competitiveness and Employment Impact Statement

I. **What is the main reason for introducing the measure?**

This proposal concerning the maximum authorized weight of two axle vehicles is a missing element of a total package of proposals on weights and dimensions of current commercial vehicles which are either regulated or still on the table of the Council in earlier proposals of the Commission.

At present, the maximum permitted weight for two axle vehicles in the Member States varies from 16,5 to 19 tonnes.

In fact, this means that free circulation of these vehicles all over the Community is only guaranteed if such a vehicle is not heavier than the lowest permitted level (16,5 tonnes).

The effect of setting the maximum authorized weight for international transport on 18 tonnes in Community legislation will be that this minimum level rises and standards for industry will be further harmonized. Member States are allowed to continue operating 19 tonnes vehicles on their own territory.

II. **Features of the business in question**

All enterprises which use these vehicles for transfrontier operations and vehicle manufacturers.

III. **What obligations does this measure improve directly on businesses?**

Two axle vehicles used in international traffic should not exceed the maximum authorized weights as fixed by this proposal.

IV. **What indirect obligations are national, regional or local authorities likely to impose on business?**

Implementation of the obligations as described under III.

V. **Are there any special provisions in respect of SME's?**

None.

VI. **What is the likely effect on**

a) *The competitiveness of business*
Positive

b) *Employment*
Positive

VII. **Have the relevant representative organisations been consulted?**

Consultations have taken place at the drafting of earlier Commission proposals (1971 and 1978) on this subject. Recent informal consultations have confirmed that the industry is in favour of hamonisation of the maximum authorized vehicle weight in international traffic.

Begründung

Allgemeine Bemerkungen

1. Die Richtlinie 85/3/EWG[1]) in der Fassung der Richtlinie 86/360/EWG[2]) legt die zulässigen Abmessungen aller zur Beförderung von Gütern bestimmten Fahrzeuge über 3,5 Tonnen und die zulässigen Gewichte und Achslasten von fünf- und sechsachsigen Fahrzeugkombinationen und von Anhängern als Teil von Fahrzeugkombinationen fest.

2. Die Richtlinie 85/3/EWG wurde aufgrund von Vorschlägen der Kommission von 1971[3]), 1979[4]) und 1981[5]) angenommen. Diese Vorschläge betreffen die zulässigen Gewichte und Abmessungen aller übrigen gängigen Fahrzeugarten mit Ausnahme des zulässigen Gewichts zweiachsiger Einzelfahrzeuge.

3. Damit der Rat ein umfassendes Maßnahmenpaket zu den noch offenen Fragen der Gewichte und Abmessungen annehmen kann, ist dieser zusätzliche Vorschlag der Kommission über das Gewicht zweiachsiger Einzelfahrzeuge erforderlich.

Inhalt des Vorschlags

4. Das zulässige Gewicht zweiachsiger Einzelfahrzeuge darf vom 1. Januar 1990 an 18 Tonnen nicht übersteigen. Dabei handelt es sich um einen Kompromißwert, der die derzeitigen Grenzwerte der Mitgliedstaaten für den innerstaatlichen Verkehr berücksichtigt.

5. Die zulässige Antriebsachslast zweiachsiger Fahrzeuge darf vom 1. Januar 1992 an 11,5 Tonnen nicht übersteigen. Dies entspricht den bereits geltenden Vorschriften für die Antriebsachslasten von Fahrzeugkombinationen.

---

1) ABl. Nr. L 2 vom 3. Januar 1985, S. 14.
2) ABl. Nr. L 217 vom 5. August 1986, S. 19.
3) KOM(71)654 endg. vom 17. Juni 1971.
4) KOM(78)728 endg. vom 4. Januar 1979.
5) KOM(81)510 endg. vom 11. September 1981.

Bericht der Abgeordneten Frau Rock

Die in der Anlage enthaltene EG-Vorlage wurde durch Drucksache 11/2580 Nr. 43 vom 24. Juni 1988 gemäß § 93 der Geschäftsordnung dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen. Der Ausschuß für Verkehr hat die Vorlage in seiner Sitzung am 12. Oktober 1988 behandelt.

I. Ziel und Inhalt der Vorlage

Der Richtlinienvorschlag enthält folgende zwei Neuregelungen:

1. Das zulässige Gesamtgewicht zweiachsiger Lastkraftwagen soll künftig 18 t betragen. Hier handelt es sich um einen Kompromißwert. Nach deutschem Recht sind zur Zeit 17 t zulässig; nach dem Recht anderer EG-Mitgliedstaaten 19 t.
2. Die zulässige Antriebsachslast derartiger Fahrzeuge soll künftig 11,5 t betragen. Diese Regelung gilt bereits für Fahrzeugkombinationen; nach deutschem Recht sind für Einzelfahrzeuge lediglich 11,0 t zulässig.

II. Verlauf der Ausschußberatungen

1. Die Mitglieder der Fraktionen der CDU/CSU und FDP haben dem EG-Vorschlag zugestimmt und dabei zur Begründung ausgeführt: Die Antriebsachslast von 11,5 t entspricht der bereits durch EG-Richtlinie 86/360/EWG festgelegten Antriebsachslast für Fahrzeugkombinationen. In der Praxis werden Fahrzeugkombinationen entkoppelt. Es wäre nicht vertretbar, wenn der Lastkraftwagen innerhalb einer Kombination zwar eine Antriebsachslast von 11,5 t aufweisen dürfte, jedoch im abgekoppelten Zustand als Solofahrzeug mit einer niedrigeren Antriebsachslast verkehren müßte.

   Der von der EG-Kommission vorgeschlagene Wert von 18 t Gesamtgewicht für das zweiachsige Einzelfahrzeug ist auf den Wert für zweiachsige Anhänger abgestimmt, für die in der EG-Richtlinie 85/3/EWG ebenso wie in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung bereits heute ein Wert von 18 t zulässig ist. Hier handelt es sich um einen Kompromißwert; in zahlreichen anderen EG-Mitgliedstaaten sind 19 t Gesamtgewicht zugelassen.
2. Die Vertreter der Fraktion der SPD und der Fraktion DIE GRÜNEN haben die Vorlage abgelehnt. Sie sehen in der Heraufsetzung der zulässigen Gewichte von Nutzfahrzeugen eine Erhöhung der Unfallgefahren und eine Schwächung der Marktstellung der Deutschen Bundesbahn im Güterverkehr. Außerdem befürchten sie erhöhte Straßenunterhaltungskosten.
3. Die Beschlußempfehlung des Ausschusses wurde daher mit Stimmenmehrheit verabschiedet.

Bonn, den 12. Oktober 1988

Frau Rock

Berichterstatterin

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333